LE POINT EN RECHERCHE

Février 2004 Série socio-économique 04-014

ÉTUDES DE CAS SUR LA DENSIFICATION RÉSIDENTIELLE : PROJETS RÉALISÉS

INTRODUCTION

Depuis 50 ans, le développement urbain au Canada est surtout caractérisé par la construction en périphérie, sur des sites nouveaux. Cette façon de procéder a toutefois entraîné la perte de terres agricoles et d'espaces naturels, une dépendance accrue à l'égard de l'automobile et une congestion de la circulation. De plus, nombreuses sont les municipalités qui n'ont pas les ressources financières pour absorber le coût des infrastructures nécessaires au soutien de l'étalement dans les nouveaux secteurs.

La densification résidentielle fait partie des moyens retenus par les municipalités pour aborder ces problèmes. Il s'agit d'inciter la construction d'habitations dans les secteurs urbains existants qui disposent déjà d'infrastructures et de services de transport en commun. La construction intercalaire, la conversion de bâtiments, le réaménagement de terrains contaminés, la subdivision des lots et l'aménagement d'appartements accessoires sont des exemples d'intensification qui peuvent donner lieu à ce qui suit :

- une réduction des coûts d'infrastructure;
- l'augmentation des choix de logement;
- une utilisation plus efficiente des terrains;
- la conservation des zones rurales et naturelles à l'extérieur des limites urbaines existantes;
- la revitalisation des zones urbaines en déclin;
- l'augmentation des choix de transport grâce à un accès amélioré aux destinations quotidiennes comme le travail, les magasins et les lieux de divertissement (p. ex. les quartiers à usage mixte, d'accès facile pour les piétons et les transports en commun).

La densification prend une multitude de formes comme la construction intercalaire (la construction de logements sur de petits terrains vacants dans les secteurs résidentiels), le réaménagement (les projets à usage mixte réalisés sur de grands emplacements), la conversion de bâtiments à des fins résidentielles (par la rénovation de bâtiments non résidentiels) et les ajouts (l'ajout de logements à des bâtiments existants comme les appartements accessoires dans les maisons individuelles). Les projets de densification peuvent être réalisés sur différents emplacements comme les rues principales, les terrains contaminés, les sites commerciaux, les terrains riverains, les centres-villes et les banlieues.

BUT ET MÉTHODE DE RECHERCHE

Le présent document décrit des exemples de projets résidentiels où l'on a surmonté les obstacles à la densification. En général, les promoteurs, les résidents et les représentants municipaux considèrent qu'il s'agit de réussites. Les leçons apprises pourront donc leur servir et elles seront aussi utiles aux promoteurs, aux représentants municipaux et à tous ceux qui sont à la recherche de solutions novatrices pour profiter des nombreux avantages offerts par la densification et en surmonter les obstacles.

Le rapport décrit 23 projets de densification achevés dont le lecteur trouvera un résumé au tableau 1. Pour chaque étude de cas, l'équipe de recherche a interviewé le promoteur, le représentant municipal qui connaissait le mieux le dossier et un certain nombre de résidents afin d'obtenir leur point de vue sur la réussite du projet, des idées quant à la façon dont les obstacles ont été surmontés et les leçons apprises.

CONSTATATIONS

Les 23 études de cas présentent différents moyens de mener à bonne fin des projets de densification résidentielle dans des circonstances variées. Une chose était claire tout au long de l'étude — la densification

63441

SCHL CMHC

AU COEUR DE L'HABITATION

Canada

s'accompagne d'un certain nombre de défis importants et requiert des efforts concertés de la part des promoteurs, de leurs consultants ainsi que des municipalités. Presque tous les responsables des projets ont été confrontés à des défis sur le plan pratique que l'on peut regrouper selon les catégories générales suivantes :

- coûts d'aménagement plus élevés;
- opposition du quartier;
- questions de réglementation.

Ainsi, les promoteurs de projets de densification sont habituellement exposés à plus de risques financiers, de retards et de situations complexes. Ils doivent donc faire preuve de plus de créativité et trouver des réponses plus audacieuses.

Ceux qui ont réussi ont été récompensés pour les risques courus. Des dividendes ont été récoltés sous forme de prix de vente ou de loyers plus élevés du fait que les projets était situés à proximité de commodités, et sous forme de ventes rapides attribuables à la demande refoulée de logements urbains et aux attributs uniques des ensembles, notamment pour les bâtiments restaurés à valeur patrimoniale. En outre, certains projets importants et difficiles permettent aux promoteurs d'acquérir le respect et le prestige qui aident à attirer les acheteurs. Cependant, les défis à relever peuvent dans certains cas empêcher le promoteur d'obtenir un rendement satisfaisant du capital investi. Parfois, il s'agit de dépassements de coûts pour l'élimination de la contamination, de retards provoqués par les obstacles réglementaires et de caractéristiques de conception spéciales qui assureront l'intégration de l'ensemble dans le quartier.

Pour aider les promoteurs à vaincre ces difficultés, de nombreuses municipalités ont adopté des politiques encourageant la densification. À n'en pas douter, certains projets décrits dans le présent rapport n'auraient jamais été réalisés sans un tel soutien. On fait état de certaines de ces politiques dans un rapport distinct de la SCHL intitulé *Études de cas sur la densification résidentielle : Initiatives municipales*.

Hausse des coûts d'aménagement

Comparativement aux projets réalisés sur des terrains jamais construits, un certain nombre de facteurs peuvent limiter la faisabilité économique des projets de densification, notamment :

- La hausse des coûts de construction souvent attribuable aux imprévus dans le cas de l'amélioration et de la restauration de bâtiments patrimoniaux (Sterling Place, Western Elevator Lofts, The Prince Edward, Seagram Lofts et Salsbury Heights).
- Les caractéristiques de conception et architecturales spéciales en réponse aux préoccupations du quartier quant à l'intégration du projet (The Carlings, Parkside Mews, Gower Gardens, Koo's Corner, et bien d'autres).
- Les coûts de nettoyage des sites contaminés et les risques de responsabilité permanents, même après l'achèvement du projet (London Lane, Angus et d'autres).
- Les coûts additionnels des emplacements étroits comme la fermeture de route, le stationnement du personnel, les mesures de sécurité additionnelles, l'indemnisation des propriétaires voisins pour les dommages causés par le dynamitage ou l'utilisation de grues au-dessus de leur propriété, la hausse des primes d'assurance, etc. (Waterford Suites et Portland Park Village).
- Les problèmes de structure posés par les terrains riverains gagnés sur la mer (Convoy Quay et Bishop's Landing).
- Les retards attribuables aux obstacles réglementaires et au processus de participation du public et d'approbation qui se soldent en bout de ligne par des hausses de coûts pour le promoteur.

Comment a-t-on surmonté ces obstacles?

Malgré les difficultés rencontrées, la plupart des promoteurs étaient satisfaits du rendement du capital investi. Dans la plupart des projets, les prix de vente ou les loyers équivalaient sensiblement aux prix moyens des logements de type similaire et situés dans la même ville.

- Dans bien des cas, il existait une importante demande refoulée principalement attribuable à l'emplacement de choix du projet et à la proximité des commodités urbaines. Souvent, les projets ont satisfait à la demande dans des secteurs du centre-ville où l'offre de logements neufs était limitée (p. ex. Sterling Place, Fifth Street Lofts, The Prince Edward et Western Elevator Lofts) en plus de répondre aux goûts des consommateurs pour un produit unique (Koo's Corner, Garrison Woods et Seagram Lofts). Dans bien des cas, ces facteurs se sont soldés par des ventes rapides et un rendement positif du capital investi.
- Le soutien des municipalités constituait un élément clé généralement motivé par la volonté de ces administrations de favoriser la densification.
- Bon nombre des grands projets de réaménagement ont requis un partenariat étroit avec la municipalité (Garrison Woods, Angus et Seagram Lofts). Souvent, l'administration municipale payait une part importante des coûts d'infrastructure. Dans deux cas, soit les ensembles Bishop's Landing et Convoy Quay, le soutien provincial et la planification à grande échelle ont été la clé du succès du projet.
- Les programmes d'encouragement municipaux ont contribué à la faisabilité financière de bien des projets. Les incitatifs comprenaient ce qui suit :

- une aide financière pour la restauration des édifices patrimoniaux et les projets de régénération des quartiers urbains, versée sous forme de subventions, de crédits d'impôt, de garanties d'emprunt et de prêts libre d'intérêt (Western Elevator Lofts, Sterling Place, Lofts Laliberté, Salsbury Heights et Fifth Street Lofts);
- des subventions pour l'élimination de la contamination, accordées par la province dans deux cas mais administrées par la ville (Angus et Co-op du Couvent de Saint-Henri);
- l'élimination ou la réduction des redevances de développement (Parkside Mews, Seagram Lofts et London Lane).

- Les municipalités ont souvent fait preuve de flexibilité en acceptant de modifier la réglementation comme le zonage et le stationnement, ce qui a permis d'atténuer les coûts imputables aux retards qui peuvent menacer la survie des projets. Dans certains cas, on a autorisé une densité accrue en échange de la restauration d'édifices patrimoniaux (Salsbury Heights, Sterling Place et Seagram Lofts). La flexibilité dont on a fait preuve relativement à d'autres aspects comme la hauteur, les espaces libres, le stationnement et les logements combinant vie et travail a aussi facilité la réalisation de nombreux ensembles.
- Avant de lancer leur projet, bien des promoteurs ont procédé à des contrôles minutieux des coûts (Lofts du Pont) ainsi qu'à des recherches approfondies sur les exigences à combler (Western Elevator Lofts).
- La plupart des projets étudiés ont été réalisés au moyen d'un financement traditionnel, mais quelques promoteurs ont adopté des méthodes inhabituelles et créatives. On a ainsi produit un modèle d'habitation collective où les futurs propriétaires ont joué le rôle de promoteur et fourni collectivement l'avoir propre requis pour obtenir le financement du projet (Cranberry Commons). Et on a construit un ensemble dont les futurs résidents ont utilisé leur REER comme mise de fonds à l'achat de manière à accroître le financement obtenu (The Prince Edward). Dans le cas de London Lane, les logements ont été construits à l'origine pour être loués avec option d'achat afin de permettre aux propriétaires de rassembler un avoir propre avant la conversion en copropriété.

Opposition du quartier

Les projets de densification font souvent l'objet d'une vive opposition qui découle de la diminution perçue de la valeur des propriétés, de l'incompatibilité des proportions ou du caractère des bâtiments, du blocage de la lumière du soleil et de la vue de même que des problèmes de stationnement et de circulation. Comparativement aux aménagements réalisés sur des terrains jamais construits, les voisins vivent habituellement à proximité du projet et on s'intéresse davantage à l'intégration du nouvel ensemble étant donné qu'une structure architecturale unique existe déjà. L'opposition des voisins est habituellement plus vive dans les quartiers résidentiels bien établis entourant les emplacements ciblés pour la construction intercalaire. Par conséquent, certaines municipalités appliquent des normes de conception élevées et exigent un processus public pour s'assurer que le projet se fond au tissu urbain existant.

Comment a-t-on surmonté ces obstacles?

- Le quartier a soutenu l'aménagement de certains ensembles parce que le promoteur restaurait des bâtiments patrimoniaux vacants auxquels on attachait de l'importance (Seagram Lofts, The Prince Edward et Salsbury Heights). Ailleurs, les voisins jugeaient que l'utilisation existante des terrains était indésirable, et que le nouvel aménagement constituerait une amélioration (Lofts du Pont, Waterford Suites et Co-op du Saint Henri). Certains ensembles ont été aménagés dans des secteurs commerciaux où l'on retrouvait peu de résidences (Portland Park Village et Fifth Street Lofts).
- Bon nombre de promoteurs ont organisé des consultations publiques très tôt, avant de soumettre une demande officielle. Des maisons témoins, des forums et des rencontres avec les groupes communautaires ont permis aux voisins d'exprimer leurs préoccupations sur les concepts et d'engager le dialogue. Ces initiatives ont aussi donné au promoteur la possibilité de comprendre les préoccupations du quartier et de modifier le concept (Renaissance, Bishop's Landing, Salsbury Heights, Gower Gardens, Seagrams Lofts, Parkside Mews et Koo's Corner). Pour certains gros projets de réaménagement, on a établi des groupes de travail ou des comités consultatifs afin de représenter le quartier et d'assurer la liaison avec le promoteur (The Carlings, Garrison Woods et Angus). En règle générale, les promoteurs ont répondu avec sincérité aux préoccupations locales, ce qui a constitué, selon certains, un important facteur de réussite qui a permis de recueillir le soutien de la municipalité et du quartier. La réponse des promoteurs aux préoccupations exprimées a consisté à incorporer ce qui suit :
  - Des locaux pour commerce de détail et le travail (Parkside Mews et Angus);
  - Des matériaux et des détails architecturaux reflétant le quartier (la plupart des ensembles, mais en particulier The Carlings, Parkside Mews et Koo's Corner);

- Des bâtiments de hauteur réduite sur lesquels on a aménagé des toitures-terrasses afin de respecter les proportions environnantes et de protéger la vue des voisins (Bishop's Landing, Gower Gardens et The Carlings). Dans certains ensembles, on a employé deux échelles de bâtiment comme des maisons en rangée et des immeubles d'appartements plus élevés (Waterford Suites et Portland Park Village), afin de rendre les lieux attrayants et de proportion compatible tout en atteignant une densité suffisante;
- Des aires d'agrément publiques (Bishop's Landing, The Carlings, Convoy Quay Gardens et Harmony);
- Des mesures modératrices de la circulation (Garrison Woods) et des stationnements aménagés derrière des écrans qui donnent une vue agréable le long des rues publiques (Angus, Harmony et Portland Park). Plusieurs ensembles ont été dotés de stationnements souterrains.

- Au début, certains projets ont hérité du ressentiment engendré auprès du public par les propositions précédentes des autres promoteurs (Parkside Mews et The Carlings). Les voisins qui s'étaient opposés à des projets dans le passé se méfiaient de toutes les nouvelles propositions d'aménagement. Il a fallu que les promoteurs soient encore plus sensibles aux préoccupations du quartier et qu'ils gèrent le processus public avec un très grand soin.

Questions de réglementation

Malgré le soutien offert par les municipalités, de nombreux projets ont été soumis à des processus d'approbation longs ou complexes qui ont engendré des retards ou des dépassements de coûts. Des solutions créatives, de longues négociations et des compromis ont été nécessaires pour aller de l'avant. Les exigences concernant l'intégration au contexte environnant requièrent un examen plus minutieux du concept.

Dans certains cas, la complexité des négociations et les retards ont nui au rendement financier et se sont soldés par des profits décevants pour les promoteurs. Cette situation s'est même produite lorsque la municipalité soutenait le projet et appliquait des politiques d'encouragement à la densification (Parkside Mews, London Lane, etc.). Ailleurs, les promoteurs ont apporté des modifications ou négocié des solutions de rechange qui leur ont tout de même permis d'obtenir un rendement satisfaisant du capital investi.

Obstacles réglementaires précis et solutions

- L'adaptation d'anciens bâtiments pour les rendre conformes aux codes de bâtiment modernes nécessite souvent des travaux de grande envergure susceptibles de rendre un projet non compétitif. La restauration des façades patrimoniales peut aussi augmenter les coûts (Sterling Place, Western Elevator Lofts, The Prince Edward, Salisbury Heights et Seagram's Lofts). La rénovation de ces bâtiments entraîne parfois des imprévus qui requièrent des améliorations aux chapitres de l'insonorisation et de l'isolation thermique, de la ventilation et de la sécurité incendie. Certaines municipalités ont adopté une approche plus souple en matière de réglementation au sujet de ces questions ou ont accordé des incitatifs financiers faisant pencher la balance en faveur d'une rénovation plutôt que d'une démolition (Western Elevator Lofts et Sterling Place). Il y a eu des exemples où les promoteurs ont négocié des équivalences avec le code afin de réduire les coûts de la conformité avec ce dernier. Dans les cas de rénovation d'anciens bâtiments, un promoteur recommande d'ajouter des réserves pour imprévus au niveau de la construction correspondant à 25 % des coûts anticipés. Un autre conseille de se renseigner à fond sur toutes les exigences patrimoniales avant de s'engager dans un projet de restauration.
- Les exigences de stationnement peuvent accroître les coûts. Par exemple, les stationnements additionnels requis par la ville pour l'ensemble Cranberry Commons se sont révélés coûteux et inutiles. Toutefois, les promoteurs de bien des ensembles ont réussi à obtenir l'assouplissement des exigences de stationnement ou à verser une somme à la ville en contrepartie du stationnement.
- La plupart des projets ont nécessité des modifications du zonage, y compris des changements d'occupation des sols, ce qui a permis d'augmenter la densité, d'accroître la hauteur des bâtiments ainsi que de réduire le reculement de ces derniers. Les promoteurs se sont conformés aux exigences ou ont négocié des solutions de rechange acceptables pour la ville et le quartier, comme l'accroissement de la densité en échange de la restauration d'un bâtiment patrimonial (Salisbury Heights, Sterling Place et Seagram Lofts). Souvent, il a fallu trouver des solutions créatives. Par exemple, les maisons en bande des Lofts du Pont sont construites sur une ruelle, mais la ville exige que l'adresse et l'entrée principale des habitations donne sur une rue et non une ruelle. Par conséquent, le promoteur a conçu l'ensemble de manière à ce que l'entrée principale soit située sur une rue municipale, même si la majeure partie de la façade donnait sur la ruelle.

- Certains projets devaient satisfaire à des directives de conception dictant le style architectural, le paysage de rue, etc. C'était surtout le cas des projets de grande envergure comme Les Carlings, Garrison Woods et Angus.
- Il est arrivé que cette complexité de la réglementation résulte de visions contrastantes de la part des services municipaux, comme dans le cas du génie et de l'urbanisme concernant les normes applicables aux rues (Garrison Woods et Angus). Les promoteurs recommandent aux proposants de s'assurer que les services d'urbanisme et de génie appuient leur projet avant d'aller de l'avant. Il suggèrent d'obtenir, si possible, des manifestations détaillées quant au soutien accordé au projet par la municipalité. Pour régler certaines divergences entre le personnel, il a fallu que le conseil transmette à ce dernier des directives précises l'obligeant à trouver une solution de compromis.
- Si l'innovation se traduit souvent par un produit de qualité supérieure, elle peut aussi compliquer les processus d'approbation et créer des obstacles réglementaires. Les promoteurs ayant choisi cette voie manifestent personnellement beaucoup d'intérêt à l'égard de leur projet et font preuve de beaucoup de détermination, ce qui leur assure la réussite en bout de ligne.

Satisfaction des résidents

En général, les résidents étaient très satisfaits de leur logement. La plupart avaient accepté de bon gré certains désavantages comme moins d'espaces verts, moins de stationnement et des logements plus petits, en faveur d'avantages comme l'accès pratique aux commodités et la possibilité de vivre dans un quartier très dynamique. Il y a eu des cas (Cranberry Commons et Koo's Corner) où les résidents attribuaient en partie l'achat de leur logement aux avantages environnementaux des projets de densification.

Les résidents étaient conscients des efforts déployés par la plupart des promoteurs afin de permettre un bon ensoleillement et d'améliorer la vue grâce à des fenêtres de grande dimension ainsi qu'à une orientation soignée des logements. Ces facteurs avaient joué un rôle prépondérant dans leur choix de logement. Le problème soulevé le plus fréquemment a été celui du manque de stationnement, bien qu'il s'agissait rarement d'une préoccupation importante. En fait, bien des résidents trouvaient à la fois nécessaire et souhaitable de réduire le stationnement dans les zones urbaines.

Comme on s'y attendait, l'emplacement des commodités et leur facilité d'accès ont encouragé de nombreux résidents à remplacer l'automobile comme moyen de transport. En général, le pourcentage de répondants utilisant d'autres moyens de transport (transport en commun, bicyclette et marche) était plus élevé dans leur ensemble que dans leur région métropolitaine de recensement.

À part quelques exceptions, les prix de vente et les loyers étaient semblables aux prix moyens dans la municipalité pour des logements comparables et du même âge.

CONCLUSIONS

Malgré les défis qui accompagnent les projets de densification résidentielle, on relève, dans de nombreuses municipalités canadiennes, une hausse de la popularité de ces formes de logement par rapport aux aménagements sur des terrains jamais construits. Maintenant qu'ils savent qu'il y a une demande de projets de ce genre sur le marché, les municipalités et les promoteurs font preuve de plus de créativité dans leurs tentatives d'incorporer des logements additionnels dans les zones urbaines existantes. Des programmes municipaux aident à éliminer les obstacles à la densification, p. ex. la contamination, les coûts de rénovation des bâtiments patrimoniaux, les droits d'aménagement et la création d'un milieu axé généralement sur le soutien.

Malgré les préoccupations exprimées par les quartiers au début d'un grand nombre de projets, les représentants municipaux n'ont jamais indiqué avoir eu à affronter une opposition persistante. Soit qu'il n'y avait pas de préoccupation, soit qu'on les résolvait à l'étape de la conception et de l'approbation ou encore, soit que les gens du quartier avaient commencé à accueillir favorablement le projet. Les promoteurs ont souvent travaillé en étroite collaboration avec les organismes de quartier à la résolution des problèmes au moyen de solutions créatives. Par exemple, il est arrivé que le public demande l'intégration d'usages non résidentiels (Parkside Mews et Angus), ce qui a contribué à réaliser un meilleur projet aux yeux de tous.

Si la densification est un processus bien ancré qui se perpétue de lui-même à certains endroits (comme Vancouver et Toronto), bon nombre de municipalités de taille moyenne et petite en sont toujours à leurs débuts et travaillent toujours à l'élimination des obstacles.

Cette étude démontre clairement que les défis de la densification résidentielle sont nombreux. Toutefois, compte tenu de la demande croissante de logements en milieu urbain, cette démarche donne de bons résultats à tous ceux qui y participent en raison des efforts concertés et des partenariats entre les promoteurs et les municipalités.

Tableau 1—Sommaire des études de cas sur les projets réalisés

Nom du projet et du promoteur	Municipalité	Type de densification	Description	Achèvement	Utilisations avant l'aménagement	Défis	Leçons apprises, facteurs de succès
Angus, Canadien Pacifique Limitée, Groupe immobilier	Montréal, Québec	Réaménagement (terrain contaminé)	1 200 logements : appartements et maisons en bande en copropriété et appartements pour personnes âgées (max. de 8 étages), ainsi que des utilisations commerciales et industrielles	Phase finale en 2006 -700 logements de construits au moment de l'étude (2003)	Complexe ferroviaire industriel	• Contamination majeure du sol • Processus de consultation public à la fois long et complexe • Intégration d'utilisations industrielles et commerciales • Absence de vision commune chez les services municipaux	• Être flexible • Écouter le quartier : trouver des façons créatives d'intégrer les caractéristiques qu'il recherche, p. ex. intégration d'utilisations industrielles et commerciales. • Pour les grands projets, une planification minutieuse, une compréhension commune des buts et un partenariat positif avec la ville réduiront les délais. • Les subventions pour l'élimination de la contamination ont été déterminantes pour couvrir les coûts additionnels associés aux terrains contaminés.
Bishop's Landing, Southwest Properties Ltd.	Halifax, N.-É.	Réaménagement (terrain riverain)	206 appartements locatifs (max. de 7 étages), magasins de détail au rez-de-chaussée	2001	Stationnement de surface	• Travailler efficacement avec de nombreux intervenants gouvernementaux. • Opposition du quartier à cause des répercussions sur la vue, etc. • L'approbation a fait l'objet d'un appel auprès de la Cour suprême de la Nouvelle Écosse. • Terrains gagnés sur la mer (problèmes de stationnement souterrain).	• La présence d'une société d'État à titre de partenaire d'aménagement a élargi la vision et accéléré le processus d'approbation. • Les bons rapports entretenus avec la municipalité ont permis d'obtenir un soutien solide de sa part. • La flexibilité du concept et l'animation du marché du logement ont assuré la réussite de ce projet. • La hauteur a été réduite afin d'éviter de bloquer la vue. • L'aménagement d'une grande aire d'agrément publique et de qualité a permis de recueillir le soutien de la ville ainsi que du quartier.
Co-opérative d'habitation du Couvent de Saint-Henri, GRT Bâtir Son Quartier	Montréal, Québec	Conversion de bâtiment	48 logements coopératifs loués (max. de 4 étages)	2000	Bâtiment scolaire vacant	• Élimination de l'amiante contenue dans le bâtiment. • Contamination du sol provenant des anciennes utilisations industrielles de l'emplacement.	• Projet rendu possible par Accès Logis, un programme de subvention du logement communautaire du gouvernement du Québec. • Le terrain et le bâtiment ont été donnés par la ville de Montréal. • Réhabilitation du terrain grâce au programme Revi-sols
Convoy Quay Gardens, Provident Development Inc.	Bedford, N.-É.	Réaménagement (terrain riverain)	91 appartements en copropriété (max. de 9 étages)	2000	Terrain riverain industriel et terrain gagné sur un bassin fluvial.	• La complexité de l'ingénierie structurale requise pour construire sur des terrains instables et gagnés sur la mer a entraîné des délais et des dépassements de coûts.	• La persévérance est primordiale pour franchir les obstacles (comme les problèmes d'ingénierie). • Le soutien provincial et la planification des terrains riverains sur une grande échelle ont été la clé du succès. • L'aménagement d'une grande aire d'agrément publique et de qualité a permis de recueillir le soutien de la ville ainsi que du quartier.

Tableau 1—Sommaire des études de cas sur les projets réalisés

Nom du projet et du promoteur	Municipalité	Type de densification	Description	Achèvement	Utilisations avant l'aménagement	Défis	Leçons apprises, facteurs de succès
Cranberry Commons, Cranberry Commons Co-housing Development Corporation	Burnaby, C.-B.	Construction intercalaire (augmentation de la densité sur des terrains résidentiels existants)	22 logements en copropriété : maisons en bande et appartements (max. de 3½ étages)	2001	5 terrains pour logements individuels et 2 maisons individuelles existantes	• Coûts additionnels attribuables aux exigences municipales inutiles en matière de stationnement. • Longues négociations avec la municipalité concernant le rezonage (marge de recules, densité et stationnement)	• Le caractère progressif du projet sur le plan social et environnemental a plu à la municipalité qui a approuvé la hausse de densité. • La conception novatrice prend plus de temps à approuver et requiert de longues négociations avec la municipalité.
Fifth Street Lofts, Five Oaks Developments	Edmonton, Alberta	Conversion de bâtiment (revitalisation du centre-ville)	39 appartements en copropriété de style loft (max. de 3 étages)	1998	Boîte de nuit située dans un ancien entrepôt de textiles.	• Enlèvement de l'amiante • Assurance difficile à obtenir	• La construction a eu lieu dans une zone désignée au début de l'application d'une politique municipale de densification, alors que les coûts des terrains étaient encore bas, ce qui a produit un rendement supérieur. • L'offre d'un produit unique et limité s'est traduite par une vente rapide et des profits. • Une subvention municipale et l'exonération des redevances de développements ont contribué à la viabilité du projet.
Garrison Woods, Société immobilière du Canada	Calgary, Alberta	Réaménagement (banlieue) et rénovation. Aménagement des collectivités selon les principes d'urbanisme nouveau.	1 600 logements : appartements en copropriété, maisons en bande, maisons jumelées occupées anciennement par des militaires, maisons individuelles, appartements situés au-dessus de magasins de détail, petites maisons « coach » ainsi que des magasins de détail (max. de 4 étages)	2003/4	Base des Forces canadiennes	• Convaincre les ingénieurs municipaux d'accepter des normes personnalisées pour les rues et les parcs. • Sol contaminé • Processus de consultation public • Réutiliser les anciennes maisons pour militaires.	• Insister auprès des représentants gouvernementaux pour qu'ils accordent des approbations ponctuelles et sensées. • Concrétiser sa vision prend beaucoup plus de temps et d'efforts. • La coopération entre les promoteurs et les représentants gouvernementaux se solde par une amélioration substantielle du produit. • Faire preuve de flexibilité et intégrer les demandes du quartier : un comité consultatif est une bonne façon de communiquer. • Ralentisseurs de circulation et paysage de rue de qualité élevée (p. ex. la préservation des arbres à maturité)
Gower Gardens, Ken's Lucky Dollar Foods	Gibsons, C.-B.	Rénovation et construction intercalaire (régénération du centre-ville)	11 maisons en bande et appartements en copropriété ainsi que des magasins de détail (max. de 4 étages)	1998	Épicerie et stationnement	• Respecter les directives du permis d'aménagement. • Obtenir le soutien des résidents du quartier, p. ex. l'élimination de la vue.	• La persistance est primordiale avec ce type d'aménagement car il s'agit de respecter les exigences municipales tout en atteignant les objectifs du projet. • L'aménagement se serait réalisé avec bien plus de douceur s'il n'y avait eu qu'une seule personne-ressource (agent de liaison en aménagement) à la municipalité. • Faire preuve de flexibilité par rapport aux préoccupations du quartier comme la réduction de la hauteur (aménagement de toitures-terrasses afin de préserver la vue et de respecter les proportions).

Tableau 1—Sommaire des études de cas sur les projets réalisés

Nom du projet et du promoteur	Municipalité	Type de densification	Description	Achèvement	Utilisations avant l'aménagement	Défis	Leçons apprises, facteurs de succès
Harmony, Rockport Group	Toronto, Ontario	Construction intercalaire/ réaménagement (banlieue)	242 maisons en bande en copropriété (max. de 4 étages)	1999	Terrain vacant	• Problème de bruit et d'esthétique causé par les lignes de transport d'énergie voisines. • Une refonte majeure de la conception a été requise à cause de la nappe phréatique élevée (élimination du stationnement souterrain); on a aussi modifié les phases d'aménagement (afin de vendre les logements les plus attrayants en premier). • Obtenir le soutien du quartier concernant la circulation, la sécurité, l'accès à l'emplacement de même que le stationnement. • Emplacement triangulaire difficile bordé par des artères achalandées et des lignes de transport d'énergie.	• La réussite des projets de construction intercalaire dépend d'une planification minutieuse, d'un concept de qualité et d'aptitudes supérieures en marketing. • Les projets de construction intercalaire requièrent aussi des promoteurs n'ayant pas peur de prendre des risques. • Les problèmes d'insonorisation ont été réglés par une disposition et une orientation minutieuses des logements et des fenêtres. • Tout le stationnement et toutes les voies d'accès ont été aménagés dans des ruelles de manière à créer un paysage de rue public sûr et convivial. • Un parc public a été placé au centre sur un espace difficile à aménager.
Koo's Corner, Chesterman Property Group Inc.	Vancouver, C.-B.	Conversion de bâtiment et construction intercalaire (quartier urbain)	6 maisons en bande en copropriété (max. de 2½ étages)	2002	Atelier de réparation automobile et stationnement	• Efforts exigés pour s'entendre sur la responsabilité quant à l'élimination de la contamination. • Répondre aux préoccupations du quartier (concernant la densité, le caractère, les façades, les garages). • Intégrer le bâtiment et le stationnement requis sur un emplacement très étroit. • Intégrer un ensemble à densité élevée et avec entrée privée dans un quartier patrimonial. • Réutiliser le bâtiment existant.	• Consulter très tôt le quartier afin d'obtenir le soutien de la communauté et de la municipalité. • Concept, choix de couleurs et densité judicieux qui s'intègrent à une communauté résidentielle patrimoniale et reflètent le passé commercial et industriel de l'emplacement. • Les caractéristiques écologiques du bâtiment ont attiré les acheteurs. • Urbaniste municipal bien informé et accroissement de la densité accordé par la ville en contrepartie de la préservation d'un bâtiment.
Les Lofts du Pont, Les Développements Mas Inc.	Montréal, Québec	Construction intercalaire (quartier urbain)	7 maisons en bande en copropriété dont la façade donne sur une ruelle (max. de 3 étages)	2002	Terrain vacant	• Se conformer aux règlements municipaux ainsi qu'aux directives concernant l'accès aux ruelles. • Maintenir les coûts à un bas niveau afin que les prix restent à portée du marché ciblé.	• Une sélection minutieuse de l'emplacement a permis de réaliser un projet jugé infaisable par bien d'autres personnes. • Concept novateur requis afin de satisfaire au règlement municipal sur les ruelles. • Un contrôle étroit des coûts a permis de maintenir les prix dans la fourchette du marché ciblé.
Les Lofts Laliberté, Laliberté	Ville de Québec, Québec	Conversion de bâtiment (régénération du patrimoine du centre ville)	51 appartements locatifs, des bureaux et un magasin de détail préservé (max. de 6 étages)	1999	Magasin à rayons patrimonial	• Manque de stationnement pour les résidents • Coûts de rénovation du bâtiment patrimonial	• Rapports positifs entre le promoteur et la municipalité • Subventions municipales élevées qui ont compensé les coûts de restauration de l'édifice patrimonial.

Tableau 1—Sommaire des études de cas sur les projets réalisés

Nom du projet et du promoteur	Municipalité	Type de densification	Description	Achèvement	Utilisations avant l'aménagement	Défis	Leçons apprises, facteurs de succès
London Lane, Reid Heritage Homes	Guelph, Ontario	Réaménagement (terrain contaminé, banlieue)	105 logements : maisons en bande en copropriété et maisons jumelées (max. de 2 étages)	2001	Terrain industriel	• Sol contaminé • Risque et coûts associés à la contamination du sol. • Exigences propres à l'emplacement découlant de la proximité de la ligne de chemin de fer.	• Les imprévus peuvent faire monter les coûts des projets réalisés sur des terrains contaminés. • Le risque environnemental ne peut jamais être éliminé entièrement. • La ville a autorisé une hausse de la densité à cause des défis posés par l'emplacement. • La ville a réduit les redevances de développement pour ce projet de construction intercalaire.
Parkside Mews, Domicile Developments Inc.	Ottawa, Ontario	Construction intercalaire et rénovation (quartier urbain)	31 maisons en bande en propriété absolue, 6 appartements en copropriété et 8 magasins de détail (max. de 3 étages)	1998	Fleuriste (serres) et quatre bâtiments résidentiels	• Faire des concessions afin d'obtenir l'appui de la communauté, p. ex. ajouter des magasins de détail. • Se conformer aux règlements et aux exigences du gouvernement, p. ex. le zonage, le stationnement, la Loi sur la protection des locataires et les reculements pour l'enlèvement de la neige et des ordures.	• Un plan excellent assorti de caractéristiques attrayantes peut être compromis financièrement par la longueur et la complexité du processus d'approbation, même lorsque la municipalité appuie le projet. • Faire preuve de flexibilité quant aux préoccupations du quartier, p. ex. l'intégration de magasins de détail au rez-de-chaussée, les caractéristiques architecturales et les proportions environnantes. • L'exoneration des redevances de développement par la ville a aidé sur le plan financier.
Portland Park Village, CityScape Development Corporation	Toronto, Ontario	Construction intercalaire (régénération du centre ville)	193 logements : appartements et maisons en bande en copropriété et magasins de détail (max. de 9 étages pour les appartements et de 4 étages pour les maisons en bande)	2001	Terrain de stationnement	• Sol contaminé • Construction sur un petit emplacement entouré d'aménagements — problèmes d'accès pendant la construction.	• Dans ce cas-ci, la stratégie consistant à réduire la densité afin d'obtenir des caractéristiques uniques et une conception de qualité s'est révélée un succès. • La qualité élevée des maisons en bande a attiré les acheteurs et accru la viabilité des appartements de forte densité. • L'aménagement du stationnement et des voies d'accès dans les ruelles permet de maintenir la sécurité et la convivialité du paysage sur les rues publiques.
Salsbury Heights, VHL Group Inc.	Vancouver, C.-B.	Conversion de bâtiment et construction intercalaire (régénération du patrimoine)	16 logements en copropriété : des appartements, des maisons en rangée ainsi que des maisons individuelles (hauteur max. de 35 pi)	2001	Maison patrimoniale utilisée comme hôpital privé.	• Respecter les exigences patrimoniales. • Obtenir l'approbation de la communauté à l'égard de la hausse de densité. • Trouver des solutions abordables aux coûts ainsi qu'aux retards associés à la rénovation d'un édifice du patrimoine.	• Être conscient que le processus d'approbation est plus long et plus strict que d'habitude dans le cas d'un édifice patrimonial. • S'assurer de bien comprendre les exigences relatives à un édifice patrimonial : réaliser des recherches préliminaires afin d'établir un calendrier d'aménagement précis. • Une hausse de la densité a été accordée en échange de la restauration de l'édifice du patrimoine de manière à compenser partiellement les coûts.

Tableau 1—Sommaire des études de cas sur les projets réalisés

Nom du projet et du promoteur	Municipalité	Type de densification	Description	Achèvement	Utilisations avant l'aménagement	Défis	Leçons apprises, facteurs de succès
Seagram Lofts, Barrel Works Group Ltd.	Waterloo, Ontario	Conversion de bâtiment (régénération du patrimoine du centre-ville)	103 appartements en copropriété de style loft (max. de 10 étages)	2001	Entrepôts d'un distillateur pour le vieillissement du whisky	• Au début, risque associé à un investissement important sans rendement prévu. • Récupérer la brique et le bois des barils originaux. • Respecter les exigences applicables aux édifices du patrimoine.	• S'assurer que le climat politique et économique est propice à votre vision du projet. • Des visions et des buts communs au promoteur et à la municipalité permettent d'accélérer la réalisation d'un projet et d'en accroître la réussite. • Le soutien accordé par la ville qui a éliminé les redevances de développement, la construction d'un parc public adjacent et l'augmentation de la densité ont contribué à la viabilité du projet. • Pour réussir, les promoteurs doivent être motivés et s'engager à fond.
Sterling Place, Spriet Associates	London, Ontario	Conversion de bâtiment (régénération du patrimoine du centre-ville)	32 appartements locatifs (max. de 5½ étages)	1999	Édifice commercial du patrimoine (vacant)	• Démolition sélective et remise à neuf résidentielle • Prévoir les exigences du code du bâtiment et s'adapter.	• S'informer à fond sur l'application du code aux anciens bâtiments avant de commencer la planification. • Le fait d'offrir un produit unique et limité s'est traduit par des ventes rapides et des profits. • Subventions et programmes municipaux qui ont compensé les coûts de remise à neuf d'un édifice du patrimoine.
The Carlings at Arbutus Walk, Concert Properties Ltd.	Vancouver, C.-B.	Réaménagement (quartier urbain, terrain contaminé)	100 appartements en copropriété (max. de 4 étages - The Carlings)	1997	Brasserie Molson	• Préoccupations du quartier quant à la hauteur, à la densité, aux proportions et à l'espace ouvert et qui ont été héritées des propositions précédentes. • Respecter les directives détaillées du plan de politique pour le quartier.	• Il aurait été préférable de participer au processus de rezonage. • Faire preuve de flexibilité relativement aux préoccupations du quartier sur la conception, p. ex. la hauteur, les caractéristiques architecturales, l'espace public ouvert. • Les groupes de travail et les charrettes sont de bons moyens pour communiquer et résoudre les problèmes de conception. • Les phases se sont réalisées en douceur après avoir obtenu le soutien du quartier.
The Prince Edward, Prince Edward Developments Ltd.	Moncton, N.-B.	Conversion de bâtiment (régénération du patrimoine)	18 appartements locatifs de style loft (max. de 3 étages)	2000	Bâtiment scolaire vacant	• La subdivision des lots par la municipalité. • Problèmes attribuables au code lorsqu'il s'agit de restaurer un bâtiment ancien.	• Ne pas se décourager à cause du mauvais état du bâtiment; avoir une vision de la qualité du produit fini. • Majorer le budget de construction estimatif d'une proportion allant jusqu'à 25 % afin de couvrir les coûts des imprévus associés à la restauration des bâtiments patrimoniaux.

Tableau 1—Sommaire des études de cas sur les projets réalisés

Nom du projet et du promoteur	Municipalité	Type de densification	Description	Achèvement	Utilisations avant l'aménagement	Défis	Leçons apprises, facteurs de succès
The Renaissance at North Hill, Apex Lifestyle Communications Inc.	Calgary, Alberta	Construction intercalaire et réaménagement (banlieue, réutilisation de sites commerciaux et développement axé sur les transports en commun)	170 appartements en copropriété (max. de 10 étages)	2003	Terrain de stationnement d'un centre commercial	• Pas d'obstacles majeurs	• Être franc et honnête et communiquer efficacement avec tous les partenaires augmente grandement les chances de succès d'un projet.
Waterford Suites, Ollive Properties	Halifax, N.-É.	Réaménagement et construction intercalaire (régénération du patrimoine)	77 appartements et maisons en rangée loués (max. de 8 étages)	2001	Magasin d'alcools, entrepôt et terrain de stationnement	• Problèmes de construction sur un petit emplacement entouré d'aménagements. • Trouver du stationnement pour les ouvriers de construction dans un centre ville achalandé. • Se conformer aux règlements antibruit pendant la construction a causé des retards.	• Les projets de construction intercalaire qui occupent une grande partie de l'emplacement posent des défis à la fois nombreux et complexes requérant une planification précise et beaucoup de détermination. • Les maisons en bande situées sur la rue s'intègrent avec les bâtiments adjacents. L'immeuble d'appartements est plus élevé et reculé par rapport à la rue, ce qui permet d'accroître la densité.
Western Elevator Lofts, Exchange Lofts Inc.	Winnipeg, Manitoba	Conversion de bâtiment (régénération du patrimoine)	7 appartements en copropriété de style loft (max. de 4 étages - sera porté à 5)	2002	Édifice commercial du patrimoine (vacant)	• Problèmes attribuables au code lorsqu'il s'agit de restaurer un bâtiment ancien. • La ville n'était pas habituée à traiter avec ce type de projet.	• Les encouragements financiers de CentreVenture et de la ville ont compensé les coûts (subvention, crédit d'impôt, etc.) • Le processus aurait été accéléré s'il n'y avait eu qu'une seule personne-ressource à la municipalité. • Le caractère inhabituel du produit sur le marché de Winnipeg a stimulé les ventes.

On trouvera plus de détails sur ces études de cas au www.schl.ca.

Directrice de projet : Susan Fisher

Consultant en recherche : Robert Barrs,
Holland Barrs Planning Group Inc.

Recherche sur le logement à la SCHL

Aux termes de la partie IX de la *Loi nationale sur l'habitation*, le gouvernement du Canada verse des fonds à la SCHL afin de lui permettre de faire de la recherche sur les aspects socio-économiques et techniques du logement et des domaines connexes, et d'en publier et d'en diffuser les résultats.

Le présent feuillet documentaire fait partie d'une série visant à vous informer sur la nature et la portée du programme de recherche de la SCHL.

Pour consulter d'autres feuillets *Le Point en recherche* et pour prendre connaissance d'un large éventail de produits d'information, visitez notre site Web à

www.schl.ca

ou communiquez avec la

Société canadienne d'hypothèques et de logement
700, chemin de Montréal
Ottawa (Ontario)
K1A 0P7

Téléphone : 1 800 668-2642
Télécopieur : 1 800 245-9274

NOTRE ADRESSE SUR LE WEB : www.schl.ca

Bien que ce produit d'information se fonde sur les connaissances actuelles des experts en habitation, il n'a pour but que d'offrir des renseignements d'ordre général. Les lecteurs assument la responsabilité des mesures ou décisions prises sur la foi des renseignements contenus dans le présent ouvrage. Il revient aux lecteurs de consulter les ressources documentaires pertinentes et les spécialistes du domaine concerné afin de déterminer si, dans leur cas, les renseignements, les matériaux et les techniques sont sécuritaires et conviennent à leurs besoins. La SCHL se dégage de toute responsabilité relativement aux conséquences résultant de l'utilisation des renseignements, des matériaux et des techniques contenus dans le présent ouvrage.